

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

BRUNO SCHETTINI GONÇALVES

**PROPOR UMA NOVA FORMA DE GERENCIAR OS CONVÊNIOS DE
APARELHAMENTO DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL**

Curitiba

2011

1- Introdução:

1.1 Apresentação/Problemática:

Sob a coordenação do Ministério dos Transportes, iniciou-se em 1995 o processo de implantação do Programa de Concessões de Rodovias Federais, com a concessão de 858,6 km de rodovias federais. No processo de delegação aos estados, para o Rio Grande do Sul, foram transferidos 983,5 km de Rodovias Federais integradas a 674,3 km de Rodovias Estaduais (também concedidas). Já no Paraná foram transferidos 1.769,8 km de Rodovias Federais integradas a 581,3 km de Rodovias Estaduais, que estão sob concessão. O programa hoje abarca mais de 11 mil quilômetros de rodovias, espalhadas por sete estados brasileiros.

Com a assinatura dos contratos de concessão, surgem obrigações de investimento por parte das concessionárias. Essas obrigações são importantes para o trabalho da Polícia Rodoviária Federal, principalmente, no tocante a dois documentos que fazem parte do contrato de concessão: o Programa de Exploração da Rodovia – PER e o Convênio de Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.

O Programa de Exploração da Rodovia apresenta um conjunto de ações a serem desenvolvidas no curto, médio e longo prazo pela concessionária no que tange a conservação da rodovia e suas estruturas. Dentre estas, podemos citar as sinalizações da rodovia, ampliações de trecho, construção de defensas e, também, algumas manutenções nos postos de fiscalização da PRF, chamados Unidades Operacionais.

Já o Convênio de Aparelhamento prevê a destinação de um considerável montante de recursos anuais para o aparelhamento da força policial, visando prover uma melhor estrutura e qualidade de serviço à sociedade. De acordo com as solicitações de aquisição da PRF, as concessionárias adquirem os bens e, posteriormente, executam a doação ao órgão, o qual incorpora os itens ao seu patrimônio com o compromisso de utilizá-los no trecho concessionado.

A problemática reside na ausência de direcionamento e padronização na utilização desses recursos, ocasionando esforços e dispêndio de recursos nas mais diversas direções. Para exemplificar, existem casos onde superintendências adquirem material não destinado aos postos de fiscalização ou ao trecho, troca desnecessária de itens que ainda estão em perfeito funcionamento e, também, estados que optam pela compra de bens não reconhecidos/recomendados pelo órgão central.

Essa ausência de direcionamento também ocorre em virtude da descentralização excessiva identificada em alguns estados na gestão desses convênios: além da gestão ser estadualizada, os superintendentes delegam para diversos grupos a gestão dos convênios, sem manter o controle ou determinar objetivos e indicadores.

1.2 Objetivo Geral do trabalho:

Elaborar uma proposta de modelo de gestão para os convênios de aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.

1.3 Justificativas do objetivo:

A proposta em tela aponta para a necessidade de se implantar em todo o país o modelo de gestão que foi desenvolvido no estado do Paraná e que trouxe resultados sensíveis para a sociedade e para o público interno.

Sendo assim, a justificativa do objetivo traçado pode ser defendida por diversas óticas. Primeiramente, ao considerarmos que os convênios abordam o uso de recursos financeiros que se destinam a melhorar a prestação de um serviço público, a possibilidade de estudar a metodologia em voga e propor melhorias é sempre salutar.

Outro ponto é que ao observarmos o uso desses recursos nos diversos estados da federação, contata-se que em alguns casos ocorre uma completa falta de direcionamento.

Sem o uso de indicadores e de conceitos comuns, o planejamento fica prejudicado, ficando difícil de medir a real melhoria do serviço prestado.

Os convênios possuem sua gestão, no âmbito da Polícia Rodoviária Federal, delegada aos superintendentes nos estados. Entretanto, considerando todas as atribuições inerentes ao cargo, todos os superintendentes delegam essa gestão para algum servidor, ou grupo de servidores de sua regional. O que acaba acontecendo é que as concessionárias e as agências reguladoras passam a ser contatadas por uma infinidade de pessoas, todas trazendo demandas de uma ou mais regiões, com pedidos até mesmo contrários ao preconizado no texto do convênio, conforme informado por Deuzedir Martins, Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias da ANTT.

A experiência aponta, ainda, que após alguns anos de funcionamento de um convênio bem gerido, os valores repassados começam a ser de difícil destinação, pois as necessidades dos postos de fiscalização já foram todas supridas. Sendo assim, torna-se possível apoiar até mesmo os postos que estão fora da área concedida. Como exemplo, o gestor pode observar itens adquiridos pela PRF em uso no trecho concessionado e, então, deslocá-los para as demais regiões, substituindo-os por outros adquiridos com a verba de aparelhamento.

O modelo a ser proposto prega o direcionamento e acompanhamento das ações, o que permitirá, ainda, que os recursos do convênio sejam utilizados na implantação de projetos nacionais de modernização, orientados pela Direção-Geral do órgão, como novas estruturas de radiocomunicação e acesso a sistemas informatizados.

2- Revisão teórico-empírica:

Segundo Hely Lopes Meirelles (2007), função administrativa é toda atividade desenvolvida pela Administração representando os interesses da coletividade. Em razão deste interesse público, a Administração terá posição privilegiada em face de terceiros que com ela se relacionam, ela tem prerrogativas e obrigações que não são extensíveis aos particulares.

No desempenho dessas funções, os gestores devem observar uma infinidade de regras. Entretanto, um conjunto de princípios básicos são de importância singular nesse assunto: os Princípios Constitucionais do Direito Administrativo.

De acordo com o art. 37 da Constituição Federal são cinco os princípios citados, se constituindo como regras que surgem como parâmetro para a interpretação das demais normas jurídicas. Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade e Eficiência são conceitos norteadores para todas as ações tomadas no exercício das funções administrativas do Estado.

Importante notar que nem todos os princípios a serem observados pelos administradores necessitam estar presentes na legislação, tendo validade e lançando seus efeitos independente de positivação (FILHO, 2009, p.11). O Direito Positivo é o conjunto de normas jurídicas, escritas ou não, vigentes num certo território, a um certo tempo.

A relação que origina todo o relacionamento e os desdobramentos em estudo se inicia com a assinatura dos contratos de concessão. Ele é o instrumento que formaliza a concessão de serviço público precedida da execução de obra pública, compreendendo os serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração do Lote Rodoviário. O intuito desse contrato é transferir para a iniciativa privada a responsabilidade sobre a conservação da via, tendo em vista a dificuldade do Estado em geri-la.

De acordo com Bartholomeu (2006), a má conservação das rodovias não somente impacta de forma negativa a economia, como gera um processo de “anti-economia”, ou seja, o volume poupado em serviços de manutenção da qualidade no momento adequado resulta em acréscimos em gastos futuros com obras de reconstrução e em custos adicionais para os usuários das vias. Soma-se a isso o fato de que o “responsável pela manutenção das principais rodovias do país, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é um campeão de irregularidade em obras públicas, segundo dados do tribunal de Contas da União” (Isto É, nº 2052, 11/03/09, p. 48).

A Concessão para exploração do Lote Rodoviário é regida, principalmente, pela Lei nº 9.635/98, que modifica os procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização; pela Lei nº 11.196/05, que dispõe sobre as concessões e permissões de

serviços públicos; e pela Lei nº 9.074/95, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões.

O contrato é celebrado entre a União, representada pela ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, Autarquia Federal, criada pela Lei nº 10.233/01, vinculada ao Ministério dos Transportes e competente para outorgar a Concessão; e a concessionária, tratada na legislação como sociedade de propósito específico. A figura da concessionária surge após determinada a vencedora da Licitação, com a assinatura do contrato de concessão, tendo por objeto social específico a exploração da concessão, por um prazo de 25 anos não prorrogáveis, nas condições definidas.

Dentro das inúmeras obrigações previstas no contrato de concessão, uma delas é o dever de a concessionária firmar convênio com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, nos termos a serem estabelecidos pela ANTT, para promover o aparelhamento necessário a execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na Rodovia concedida.

De acordo com a ANTT, a concessionária proporcionará ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal os meios e instrumentos necessários a fiscalização, de acordo com valor anual especificado no contrato, sendo esses recursos corrigidos com o mesmo índice e na mesma data da Tarifa Básica de Pedágio. No caso da não utilização dos recursos para os fins a que se destinam no exercício, pela Polícia Rodoviária Federal, os mesmos serão revertidos para a redução tarifária por ocasião das revisões de tarifas.

3- Metodologia:

Este trabalho é de caráter descritivo, uma vez que se deseja descrever as características de um fenômeno (RICHARDSON, 1999), que são as vantagens de utilizar uma metodologia na gestão dos convênios de aparelhamento da PRF, desenvolvida na 7ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal no Paraná.

Para Cervo e Bervian (1983), a pesquisa descritiva procura observar, registrar, analisar, correlacionar fatos ou fenômenos sem manipulá-los. O estudo descritivo de caráter

quantitativo e qualitativo visa ao detalhamento de uma situação real em particular. Segundo os autores, é uma forma de fazer pesquisa empírica que investiga fenômenos contemporâneos dentro de um contexto real.

O pesquisador participou do desenvolvimento da metodologia ora apresentada. Dessa forma, serão apresentadas as ferramentas e critérios desenvolvidos e utilizados no gerenciamento dos recursos. Além disso, entrevistas com os gestores do DPRF e da ANTT envolvidos no assunto demonstrarão a necessidade de utilizar uma metodologia como a proposta.

4- A Organização Pública

A seguir se apresenta a organização pública objeto de estudo, na qual se objetiva implantar o conjunto de melhorias nas suas práticas de gestão: a Polícia Rodoviária Federal.

4.1 - Descrição geral:

A Polícia Rodoviária Federal foi criada pelo presidente Washington Luiz no dia 24 de julho de 1928, com a denominação inicial de "Polícia de Estradas". Sua missão inicial era percorrer e fiscalizar as rodovias Rio-Petropolis, Rio-São Paulo e União Indústria. No ano de 1945, já com a denominação de Polícia Rodoviária Federal, a corporação foi vinculada ao extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER (renomeado para Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT), dentro da estrutura do Ministério dos Transportes, o que denotava que a função policial estava apenas no nome do órgão. Entretanto, em 1988, com o advento da nova Constituição, e emendas subsequentes, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) foi integrada ao Sistema Nacional de Segurança Pública (BRASIL, 2005).

A PRF é uma polícia nacional, estruturada como Departamento de Polícia Rodoviária Federal, sediado em Brasília, e, desde 1991, dentro da estrutura do Ministério

da Justiça. Está presente em todas as unidades da federação, por meio de 21 Superintendências ou 5 Distritos (os Estados do Acre e Rondônia estão sob a responsabilidade da mesma Superintendência), chamados regionais, que são subdivididos em Delegacias, as quais coordenam as atividades numa sub-região. Segundo informação encontrada no *site*¹ do DPRF, os quase 400 postos fixos de fiscalização dão capilaridade e extensão às atividades do órgão, denotando sua importância e singularidade.

Em 1995, com o Decreto nº 1.655, fica definida a competência da PRF de forma abrangente, variando desde policiamento e fiscalização, passando por aplicação e arrecadação de multas, até perícia e credenciamento, conforme artigo 1º:

Art. 1º À Polícia Rodoviária Federal, órgão permanente, integrante da estrutura regimental do Ministério da Justiça, no âmbito das rodovias federais, compete:

I - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, a incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros; II - exercer os poderes de autoridade de polícia de trânsito, cumprindo e fazendo cumprir a legislação e demais normas pertinentes, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares; III - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito e os valores decorrentes da prestação de serviços de estadia e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas excepcionais; IV - executar serviços de prevenção, atendimento de acidentes e salvamento de vítimas nas rodovias federais; V - realizar perícias, levantamentos de locais boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito; VI - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis; VII - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, bem como zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções, obras e instalações não autorizadas; VIII - executar medidas de segurança, planejamento e escoltas nos deslocamentos do Presidente da República, Ministros de Estado, Chefes de Estados e diplomatas estrangeiros e outras autoridades, quando necessário, e sob a coordenação do órgão competente; IX - efetuar a fiscalização e o controle do tráfico de menores nas rodovias federais, adotando as providências cabíveis contidas na Lei nº 8.069 de 13 junho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente); X - colaborar e atuar na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o meio ambiente, os furtos e roubos de veículos e bens, o tráfico de entorpecentes e drogas afins, o contrabando, o descaminho e os demais crimes previstos em leis (BRASIL, 1995).

Em 1997, novas alterações surgiram com a instituição do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, na Lei nº 9.503, artigo 20, aumentando a competência e atribuições da PRF, como, por exemplo, no que tange a acidentes e fiscalização de emissão de poluentes:

¹ www.dprf.gov.br

Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros; III - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; IV - efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas; V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível; VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas; VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal; VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito; IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação; XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais (BRASIL, 1997).

Atualmente, a Polícia Rodoviária Federal conta com pouco mais de 9 mil policiais (GOMES, 2008, p. 359), apesar de orientação do Tribunal de Contas da União apontar a necessidade de 18 mil servidores para o seu desempenho efetivo, ou seja, o dobro. Essa diferença dificulta a correta consecução das atividades e dos preceitos legais, além de corroborar para a leniência no cumprimento das normas, em um país marcado pelo excesso de leis e a cultura da desobediência.

As alterações legais e estruturais, aliadas ao clamor da sociedade por uma força policial que garantisse a segurança e o respeito à vida nas estradas, lançou a PRF em direção a uma nova realidade. O Brasil não mais se contenta com uma polícia das estradas, voltada apenas para o serviço de trânsito. Os novos tempos colocam a corporação na vanguarda do combate ao crime, da defesa da vida, da multiplicação de cidadania, da defesa dos valores e costumes da sociedade, seja por meio de ações coordenadas, com viaturas e helicópteros, campanhas e comandos, ou na simples fiscalização e presença diárias à beira da rodovia.

4.2 - Diagnóstico da situação-problema:

Com o processo de privatização de rodovias iniciado na década de 90, surge a figura dos Contratos de Concessão celebrados entre as agências reguladoras, como a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e os Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem – DER, e as concessionárias de rodovias. passaram a prever todas as obrigações e direitos das partes envolvidas.

Dentro desse rol de obrigações surge a figura dos convênios de aparelhamento, celebrados entre a Polícia Rodoviária Federal e as concessionárias de rodovias, com participação da ANTT. A gestão desses convênios, dentro da PRF se dá atualmente no âmbito estadual, sob responsabilidade do superintendente regional. A delegação dessa competência e a condução da gestão têm se dado das mais diversas formas, o que em alguns casos tem gerado prejuízos para o objeto dos convênios e da missão institucional do órgão.

Com a dificuldade de gerenciamento, muitas vezes um traço das características pessoais do gestor regional, normalmente com maior foco na ação do que no planejamento, o emprego dos recursos do convênio tem seguido os mais diversos caminhos.

Sem um direcionamento a ser seguido, principalmente quando ocorre a falta de atenção dos superintendentes, as comissões gestoras tem observado pedidos específicos de alguns postos, demandas de áreas não relacionadas diretamente ao trecho concedido, aquisições de objetos que estão fora do previsto no convênio, cedido às pressões de chefes mais influentes etc. Essas compras tem gerado prejuízos desnecessários, como, por exemplo: o teste dos mesmos equipamentos por regionais diferentes, onde a troca de experiências poderia diminuir essa iniciativa; aluguel de viaturas quando a aquisição já se mostrou altamente vantajosa; aquisição de viaturas com elevado custo de consumo de combustível e manutenção, onerando desnecessariamente a administração central; excesso de itens adquiridos para uma região em detrimento de outra; entre outros

Essas discrepâncias ocorriam ainda mais no passado, tendo em vista que o texto da concessão previa uma lista de itens, onde ao término existia o item: “demais itens não elencados”. Atualmente, o mesmo texto ainda figura nos convênios, entretanto sua

aquisição depende de autorização da ANTT. Isso limita os excessos, mas não garante o alinhamento da compra com o planejamento institucional do órgão.

5- Proposta:

5.1 – Desenvolvimento da proposta:

O pesquisador participou do desenvolvimento da metodologia ora apresentada, como presidente da comissão que gerenciava o recurso no estado do Paraná. Durante esse período, a superintendente da PRF no Paraná, inspetora Maria Alice Nascimento Souza, considerou a necessidade de manter uma equipe dedicada ao assunto e nomeou uma comissão formada por membros das delegacias abrangidas, presidida por uma pessoa de seu próprio gabinete.

Além de manter uma proximidade dos trabalhos, observando de perto os rumos a serem traçados, a inspetora determinou que fosse desenvolvido um indicador para que o acompanhamento da evolução fosse possível, além de propiciar ajustes durante o caminho.

Nesse momento, foi desenvolvido um indicador de desempenho chamado Índice de Adequação das Unidades Operacionais - IAUO. O índice previa todos os itens que um posto de fiscalização ideal deveria possuir, tratando as quantidades, aspectos de conservação e aplicabilidade ao serviço. O IAUO foi aplicado a todas as delegacias do estado em Julho de 2010, com periodicidade semestral, se caracterizando como um indicador dos trabalhos, mas também, como uma lista de investimentos e necessidades a serem supridas.

Para o desenvolvimento da proposta de implantação, esse trabalho propõe uma sistemática parecida com a desenvolvida no Paraná. As comissões que gerenciam os convênios nas regionais deverão seguir um padrão único, estruturadas com um presidente e representantes das delegacias que possuam circunscrição dentro dos trechos concessionados. O presidente da comissão deverá ser um servidor lotado no gabinete do superintendente do estado, a fim de possibilitar um acompanhamento próximo dos trabalhos da comissão e um canal estreito de assessoramento e direcionamento.

As delegacias circunscritas ao trecho da concessionária poderão apresentar dois representantes à comissão, os quais serão responsáveis por fazer a ligação desta com as necessidades da delegacia.

As comissões deverão ser implantadas por meio de portaria do dirigente regional, ficando tecnicamente subordinadas à comissão nacional em Brasília. Esta definirá linhas gerais de atuação para os estados e servirá de ligação única com a ANTT, canalizando e filtrando as demandas, além de replicar as orientações e lições aprendidas para todas as regionais.

O Índice de Adequação das Unidades Operacionais deverá ser implantado em todas as superintendências, servindo de indicador para o tipo e quantidade de aquisições.

Todas as estruturas citadas deverão ser criadas para que o modelo implantado no Paraná possa ser replicado e, também, criada uma rede nacional que integre o gerenciamento de todas.

5.2 - Plano de implantação:

Apesar de considerar que o modelo desenvolvido no Paraná se encontra bastante maduro e pronto para entrar em atividade em todos os estados, o processo de desenvolvimento com a participação dos gestores regionais é importante para fomentar o comprometimento com o projeto.

Sendo assim, implantação se daria:

| Etapa | Ação | Responsável | Monitoramento | Cronograma |
|---------------------|--|-----------------------|---|-------------------|
| Abertura do Projeto | Criar uma Equipe de Projeto responsável pelo desenvolvimento e gerenciamento do projeto | Direção-Geral do DPRF | Publicação de portaria | 1 semana |
| Benchmarking | Identificar a forma como as Regionais da PRF estão lidando com o assunto, individualmente. | Equipe do Projeto | Recebimento das respostas das regionais | 1 semana |
| | Identificar a forma como as Polícias Estaduais estão lidando com o | Equipe do Projeto | Recebimento das respostas | 3 semanas |

| | | | | |
|-----------------------------|---|--|--------------------------|-----------|
| | assunto nas rodovias estaduais sob regime de concessão. | | das Polícias Militares | |
| Desenvolvimento de proposta | Apresentar os índices de medição utilizados no Paraná para as regionais, a fim de serem propostas inovações | Equipe do Projeto e representantes regionais | Índice para uso nacional | 1 dia |
| | Desenvolver uma minuta de modelo com o aprimoramento da experiência do Paraná, segundo as opiniões, experiências e características das Regionais da PRF | Equipe do Projeto e representantes regionais | Proposta de minuta | 2 semanas |
| Aprovação | Submeter a proposta a aprovação da Direção-Geral. | Equipe do Projeto | Plano do Projeto | 1 semana |
| Implantação | Implantar o modelo nas regionais | Representantes regionais | Encerramento do Projeto | 4 semanas |

5.3 - Recursos:

| Etapa\ Recurso | Recursos Humanos | Financeiros |
|-----------------------------|--|--------------------------------------|
| Abertura do Projeto | 1 servidor – 2h | --- |
| Benchmarking | 3 servidores – 40h | R\$5.550,00 (Diária e passagens) |
| Desenvolvimento de proposta | 10 servidores – 40h | R\$12.950,00 (Diária e passagens) |
| Aprovação | 3 servidores – 2h | --- |
| Implantação | 7 servidores com dedicação de 50% de seu tempo de trabalho, um para cada regional da PRF, pelo tempo necessário a implantação do modelo. | --- |

5.4 - Resultados esperados:

Observando o caso do Paraná, com um ano de atuação da metodologia e tendo por base o Índice de Adequação da Unidades Operacionais – IAUO, o quadro abaixo demonstra a evolução dos parâmetros:

| | 1ª Medição (Jul/2010) | 2ª Medição (Jan/2011) | Evolução |
|--------------|-----------------------|-----------------------|----------|
| 1ª Delegacia | 36,11% | 55,59% | + 53,94% |
| 2ª Delegacia | 33,72% | 36,49% | + 8,21% |
| 3ª Delegacia | 29,64% | 42,94% | + 44,87% |
| 4ª Delegacia | 20,83% | 33,06% | + 58,71% |
| 5ª Delegacia | 41,50% | 45,07% | + 8,60% |
| 6ª Delegacia | 37,55% | 43,06% | + 14,67% |
| 7ª Delegacia | 31,46% | 45,35% | + 44,15% |
| Paraná | 32,88% | 43,16% | + 31,26% |

Fonte: Autor

O mais importante de se notar no quadro acima é que apenas a 1ª, 3ª, 4ª e 7ª delegacias possuem convênio de aparelhamento, o que denota o desenvolvimento das mesmas sob o método ora proposto. Salienta-se que as demais delegacias ainda apresentaram incrementos significativos, tendo em vista o aporte indireto de recursos.

A melhoria da regional em 31,26% é apenas uma média básica, traçada a partir dos valores listados, sem considerar a quantidade de postos de cada delegacia. Se assim o fizermos, os valores serão ainda mais expressivos, tendo em vista que as quatro delegacia possuem 30 dos 42 postos do estado (relação de 5/7, maior do que 4/7).

Dessa forma, o IAUO seria o indicador e a meta de evolução seria de no mínimo 35% para as delegacias com trecho concessionado.

5.5 - Riscos ou problemas esperados e medidas preventivo-corretivas:

A ocorrência de riscos e problemas é considerada bastante pequena, tendo em vista o desenvolvimento e teste da proposta em um estado como o Paraná, o qual possui características de complexidade que facilitam a implantação nos demais estados: fronteiras internacionais, região portuária, dimensões territoriais, regiões metropolitanas, grande fluxo de veículos, variações climáticas severas, economia desenvolvida e diversificada etc.

Outro dado de extrema importância é que a iniciativa foi desenvolvida durante a gestão da atual Diretora-Geral do DPRF, que era superintendente do Paraná a época. Essa identificação dá força ao empreendimento e coloca a dirigente máxima do órgão como patrocinadora do evento.

Com relação à ANTT, o senhor Deuzedir Martins afirmou que a padronização será de extrema serventia para a agência, considerando que promoverá um maior direcionamento e alinhamento dentro do DPRF e diminuirá os focos de interação com a autarquia.

O risco a ser evitado é aquele relacionado a apresentação de uma solução pronta, onde o gestor não poderá opinar ou ter sua opinião levada em consideração. Para dirimir essa possibilidade de ocorrência, foram citados no cronograma de etapas do trabalho as fases de “Benchmarking” e “Desenvolvimento de Propostas”. Nessas fases será ofertada a todos o momento de participar e se sentir parte do projeto. Isso aumentará a aceitação e a efetividade durante a implantação do modelo.

6- Conclusão:

O Departamento de Polícia Rodoviária Federal vem enfrentando nos últimos anos um seguido contingenciamento de seu orçamento e uma enorme dificuldade em manter seu efetivo completo e capacitado.

O investimento em equipamentos e tecnologias que propiciem uma melhor produtividade por policial tem sido uma bandeira da atual gestão, a fim de propiciar à sociedade o tipo de serviço com a qualidade desejada.

Os convênios de aparelhamento são fontes de recursos para aplicação direta na melhoria do serviço da PRF, com relativa desburocratização no seu emprego, configurando-se como uma alternativa rápida para a correta disponibilidade dos meios nas rodovias concessionadas.

A Administração deve primar para que a gestão dessa alternativa seja realizada de forma séria e comprometida com os objetivos do órgão, observando o regramento legal. Para isso, a criação de uma sistemática de gestão, com o acompanhamento dos responsáveis, uso de indicadores e o emprego consciente e direcionado dos meios faz-se mister.

Com a garantia de que as regiões atendidas pelos convênios em tela estão sendo corretamente geridas e abastecidas de meios, a Administração Central pode destinar para as demais áreas do país uma atenção especial de seus recursos, propiciando um melhor serviço aos brasileiros usuários das rodovias federais, concedidas ou não.

O estabelecimento de um padrão para as comissões, com objetivos claros e definidos para o emprego dos recursos é a consequência clara desse trabalho. A decorrência será o melhor aproveitamento dos recursos, potencializando seu investimento e retorno, favorecendo quem mais precisa serviço: a população.

7- Referências Bibliográficas:

BARTHOLOMEU, D. B. Quantificação dos impactos econômicos e ambientais decorrentes do estado de conservação das rodovias brasileiras. Tese de Doutorado, 2006, Economia Aplicada, Universidade de São Paulo.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. Organização: Cláudio Brandão de Oliveira. 6. ed. Rio de Janeiro: Roma Victor, 2005.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em:< <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9503.htm> >. Acesso em: 05 abr 2009.

BRASIL. Decreto nº 68.423, de 25 de março de 1971. Aprova o regimento do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Disponível em:< <http://www.glin.gov/view.action?glinID=98236> >. Acesso em: 07 jul 2009.

BRASIL. Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995. Define a competência da PRF. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D1655.htm >. Acesso em: 29 jun 2009.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. Metodologia Científica. Porto Alegre: McGraw-Hill, 1983.

MEIRELLES, H. L. Direito Administrativo Brasileiro, 33.^a edição, São Paulo: Malheiros, 2007,

FILHO, J. D. C. Manual de Direito Administrativo, 22.^a edição, Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2009

GOMES, L. F. Comentários às reformas do Código de Processo Penal e da Lei de Trânsito: novo procedimentos do Júri... São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

RICHARDSON, R. J. Pesquisa Social: métodos e técnicas. São Paulo: Atlas, 1999.